

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 843, DE 2017

Aprova o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de Cabo Verde, assinado em Brasília, em 31 de outubro de 2016.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado MAURO MARIANI

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 843, de 2017, de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional. A iniciativa *“Aprova o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de Cabo Verde, assinado em Brasília, em 31 de outubro de 2016”*. O teor do acordo vai a seguir, conforme descrição feita na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional.

“O instrumento em apreço, assim como outros firmados pelo Brasil, compõe-se de vinte e cinco artigos, cuja síntese apresentamos a seguir.

No Artigo 1º, são estabelecidas as definições a serem adotadas no texto, quais sejam: Autoridade Aeronáutica; Acordo; Capacidade; Convenção; Empresa Aérea Designada; Preço; Território; Tarifa Aeronáutica; Serviço Aéreo; Serviço Aéreo Internacional; Empresa Aérea; e Escala para fins não comerciais.

No Artigo 2º, aborda-se, em quatro parágrafos, a concessão de direitos de operação aérea especificados no Acordo, com o

objetivo de permitir às empresas designadas que operem os serviços acordados. Para tanto, resta acordado que as Partes poderão sobrevoar o território da outra parte sem pousar ou fazer escalas para fins não comerciais, assim como fazer escalas no território da outra parte para embarque e/ou desembarque atinente ao tráfego aéreo, assim como para carga e mala postal.

O Artigo 3º detalha o procedimento a ser adotado para a designação e a autorização de operação dos serviços acordados das companhias aérea pelas Partes Contratantes.

Encontram-se previstas, no Artigo 4º, as hipóteses de negação, revogação e limitação de autorização de operação a serem efetuadas pelas Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante, ressaltando-se, no segundo parágrafo do dispositivo, que essas providências negativas somente serão tomadas após a realização de consulta à Autoridade Aeronáutica da outra Parte, exceto nos casos em que sua realização imediata seja essencial para evitar futuras violações de leis ou regulamentos.

O Artigo 5º trata da aplicação de leis, que incidirão na navegação e na operação das aeronaves das duas Partes Contratantes. Os dois Estados comprometem-se, ainda, a não dar preferência às suas próprias companhias aéreas em desfavor das empresas do outro país, bem como a submeter passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto apenas a um controle simplificado.

O Artigo 6º determina que os certificados de aeronavegabilidade e as licenças emitidos pelas Partes Contratantes são reciprocamente válidos na operação dos serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais foram emitidos sejam iguais ou superiores àqueles minimamente estabelecidos segundo a Convenção.

O Artigo 7º, intitulado Segurança Operacional, é composto por seis detalhados parágrafos, especificando-se, em seu parágrafo quarto, a possibilidade de cada parte suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de empresas aéreas da outra Parte quando a referida providência for essencial para garantir a segurança de uma operação aérea. No último parágrafo, prevê-se o procedimento de comunicação a ser eventualmente dirigido à Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, em caso de descumprimento dos padrões estabelecidos pela referida Organização.

Sobre a questão da segurança da aviação, o Artigo 8º dispõe, em síntese, com os respectivos detalhamentos de procedimentos, que as Partes Contratantes atuarão nos termos das Convenções sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves; para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves; e para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, bem como seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, além dos demais documentos sobre segurança da aviação civil aos quais ambas as Partes venham a aderir.

Já no Artigo 9º, que se refere às tarifas aeronáuticas, os Estados convenientes comprometem-se a não cobrar das empresas aéreas designadas da outra contraparte tarifas superiores àquelas cobradas de suas próprias empresas aéreas.

O Artigo 10 contempla o aspecto dos direitos alfandegários, concedendo, reciprocamente, às empresas designadas, isenções de impostos e outras prerrogativas, detalhadas em três parágrafos.

O Artigo 11 dispõe sobre capacidade, permitindo que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços a serem ofertados, ressaltando que nenhuma parte limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, exceto nos casos previstos.

A mesma autonomia está prevista no Artigo 12 no que tange aos preços, consagrando-se o princípio da ampla liberdade para fixá-las, inclusive sem estarem sujeitas à aprovação.

No Artigo 13 estão dispostas as regras sobre concorrência, de modo que as Partes Contratantes deverão reciprocamente informar-se sobre leis, políticas e práticas concorrenciais, bem como suas respectivas modificações, ficando obrigadas a notificar-se, mutuamente, da incompatibilidade entre sua aplicação.

O Artigo 14 disciplina a conversão de divisas e remessa de receitas, autorizando as empresas aéreas da outra Parte a converter e remeter para o exterior as receitas locais advindas dos serviços prestados, à taxa de câmbio do dia do pedido para as referidas transações.

O Artigo 15, denominado Atividades Comerciais, refere-se à possibilidade de manutenção de representação comercial,

gerencial e técnica de equipes das empresas aéreas dos Estados participantes, devendo, para tanto, respeitadas as leis e os regulamentos internos respectivos, serem facilitados os procedimentos de concessão de vistos de entrada, residência e trabalho para os potenciais interessados. Além disso, cada empresa aérea terá o direito de vender transporte na moeda daquele território ou, sujeito às suas leis e regulamentos, em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa será livre para adquirir tal transporte em moedas aceitas por aquela empresa aérea.

Sobre flexibilidade operacional, o Artigo 16 dispõe que cada empresa aérea poderá operar por meio da utilização de aeronaves próprias ou arrendadas nas diversas modalidades, bem como as autoriza a celebração de acordos cooperativos de comercialização com quaisquer outras empresas aéreas, incluindo a prática de compartilhamento de códigos, nos termos estabelecidos.

O Artigo 17 obriga reciprocamente as autoridades e as empresas aéreas de Cada Parte forneçam, a pedido, estatísticas periódicas ou eventuais.

No Artigo 18, que trata da aprovação de horários, resta estabelecido que as empresas designadas pelas Partes Contratantes deverão submeter suas previsões à aprovação da Autoridade Aeronáutica da outra Parte, com antecedência mínima de até 30 (trinta) dias anteriores à data de operação de quaisquer serviços, exigência que se estende a quaisquer alterações que venham a ser realizadas posteriormente ao encaminhamento das informações, caso em que a autorização deve ser requerida com 5 (cinco) dias úteis de antecedência.

Finalmente, no que tange aos demais dispositivos do instrumento bilateral em apreço, estes contêm as cláusulas finais usuais em acordos congêneres, quais sejam aquelas que tratam de Consultas, no Artigo 19; de Solução de Controvérsias, no Artigo 20; de Emendas ao Acordo, no Artigo 21; de Acordos Multilaterais, no Artigo 22; de Denúncia, no Artigo 23; do Registro na Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, no Artigo 24; e, no Artigo 25, da previsão de Entrada em Vigor do instrumento firmado.”

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A matéria foi objeto de apreciação do relator anterior, Deputado José Stédile. Por não fazer ressalvas à análise de S.Exa., passo a transcrever seu voto, manifestando meu voto ao final.

“O projeto de decreto legislativo sob análise tem por objetivo aprovar o texto do “Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República de Cabo Verde, assinado em Brasília, em 31 de outubro de 2016”.

Referido Acordo foi conduzido, do lado brasileiro, conjuntamente pelo Ministério das Relações Exteriores e pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. O Acordo tem por objetivo incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os países signatários, mediante o estabelecimento de marco legal para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e de Cabo Verde, e para além desses. Dessa forma, espera-se alcançar a ampliação das relações bilaterais nas áreas do comércio, do turismo e da cooperação, entre outras, com fundamento na competição entre as empresas transportadoras.

O Acordo que agora analisamos, assinado em 2016, segue, em linhas gerais, os princípios da política denominada de “céus abertos”, adotada pelo Governo brasileiro em algumas das últimas negociações bilaterais no campo do transporte aéreo, como foi o caso do Acordo com os Estados Unidos.

Quanto às normas, o Acordo com Cabo Verde estatui que os preços dos serviços aéreos poderão ser livremente fixados pelas empresas aéreas, sem estarem sujeitos à aprovação. A capacidade e a frequência dos serviços a serem prestados pelas companhias designadas também se submetem a regras de mercado, não necessitando haver acordo formal entre as Partes para a definição dessas variáveis. Esta, sem dúvida, é a tendência do mercado internacional de transporte aéreo.

Segundo a ANAC, a principal razão para a assinatura dos recentes acordos aéreos tem sido conferir maior flexibilidade às empresas transportadoras, em conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009. Por óbvio, o que se espera com tal flexibilidade é a melhoria da prestação dos serviços para os usuários e a queda dos preços.

Cabo Verde, integrante da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, é um promissor parceiro do Brasil na região da África ocidental, com o qual temos mantido consistentes superávits comerciais. Em que pesem as diferenças na extensão econômica e populacional entre os dois países, é salutar que a aproximação econômica e cultural seja estimulada. Espera-se, enfim, que as trocas comerciais e o tráfego de passageiros entre as Partes ampliem-se com a entrada em vigor do Acordo bilateral”.

Em face do exposto, meu voto é **pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 843 de 2017.**

Sala da Comissão, em de de 2018.

Deputado **MAURO MARIANI**

Relator